DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 3. Warszawa, 29 stycznia 1934 r. Rok XVI

T R E Ś Ć

SPRAWY FINANSOWE.

10.

Nr. F. R. II. 16/46 z dnia 11 stycznia 1934 r. w sprawie opłat stemplowych od podania w przypadku załączenia fotografji.

Wykładnia ustawy o opłatach stemplowych, ustalona przez Ministerstwo Skarbu.

Art. 145. Jeżeli do podania, podlegającego opłacie stemplowej załączono fotografję (w szczególności też w razie załącznika kilku egzemplarzy tej samej fotografji), uważa się każdą fotografję za załącznik do podania, powodujący w myśl art. 145 (punktu 2) u. o. s. zwiększenie opłaty od podania o 50 gr.

Ministerstwo Komunikacji nadmienia zarazem, że zarządzenie powyższe niema zastosowania w tych wypadkach, w których pracownicy Polskich Kolei Państwowych składają fotografje potrzebne do dowodów tożsamości osoby.

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

11.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 stycznia 1934 r. Nr. R. P. IV/77/276 z 1933 r. w sprawie: „Przepisów o pociągach popularnych".

Odwołując zarządzenie z dnia 2 maja 1933 r. Nr. R. P. IV/77/58 w sprawie „pociągów popularnych" polecam przy organizowaniu i uruchomieniu tych pociągów przestrzegać następujących wskazówek i postanowień:

1) Celem pociągów popularnych jest przedewszystkiem umożliwienie mieszkańcom dużych miast spędzenia niedzieli lub dnia świątecznego na łonie natury i odetchnięcia świeżem powietrzem.

Z tego też względu powinny być one uruchamiane przeważnie na niewielkie odległości, tak aby bez zmęczenia podróżą, bez wielkich kosztów, najszersze warstwy ludności mogły obcować z naturą i mieć godziwą i tanią rozrywkę.

Pociągi popularne mają również służyć ludności wiejskiej i mieszkańcom głębokiej prowincji do poznawania miast i zabytków w nich nagromadzonych. Pociągi te mogą też być przeznaczone do zwiedzania dużych zdrojowisk i uzdrowisk jak Krynica, Zakopane, Ciechocinek i t. p., jednak poza sezonem głównym, za który należy uważać miesiąc czerwiec, lipiec, sierpień i okres Bożego Narodzenia. W sezonie tym uruchomienie pociągu popularnego do wskazanych zdrojowisk i uzdrowisk może nastąpić tylko wyjątkowo, w przypadkach szczególnie uzasadnionych.

Ponadto pociągi popularne mogą być uruchamiane dla przewozu pielgrzymek do miejsc odpustowych oraz z okazji zjazdów, obchodów narodowych, uroczystości religijnych i t. p., dla ułatwienia masom wzięcia w nich udziału.

Pociągi popularne między dużemi miastami mogą być również uruchamiane tylko wyjątkowo, w przypadkach szczególnie uzasadnionych.

2) Pociągi popularne mogą być organizowane przez Dyrekcje O. K. P., lub zamawiane w Dyrekcjach K. P. przez Biura podróży, towarzystwa turystyczne, krajoznawcze lub inne organizacje i insty-

tucje charakteru społecznego, uznane za takie przez Ministerstwo Komunikacji lub Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych.

Pociągi popularne mogą być uruchamiane tylko za zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji (Departament IV).

Wszystkie wnioski o uruchomienie pociągu popularnego tak dyrekcyjnego, jak też na zamówienie należy kierować do Departamentu IV.2 najmniej na 14 dni przed dniem, w którym ten pociąg miałby być uruchomionym.

Przy zamawianiu pociągu popularnego należy wymagać złożenia kaucji w wysokości od 100 — 500 zł. według uznania danej Dyrekcji.

W razie nieuzyskania zezwolenia Ministerstwa Komunikacji na uruchomienie pociągu, kaucję należy zwrócić, w razie zaś odwołania zamówionego pociągu kaucja przepada w całości na rzecz kolei.

W razie odwołania pociągu dyrekcyjnego lub zamówionego, Dyrekcja w najkrószej drodze zawiadomi o tem Ministerstwo Komunikacji Departament IV.2.

3) Pociągi popularne mogą być uruchamiane zasadniczo tylko na niedziele lub święta w sposób następujący: wyjazd powinien nastąpić w niedzielę lub święto w godzinach porannych, a powrót do stacji, z której pociąg wyszedł, tego samego dnia wieczorem. W razie wycieczki na większą odległość, wyjazd może nastąpić w sobotę, lub w dzień przedświąteczny, najwcześniej w godzinach popołudniowych, a powrót najpóźniej w poniedziałek, lub po swięcie do południa.

Pociągi popularne powinny być uruchamiane w zasadzie na jednodniowe wycieczki, jeżeli jednak schodzą się dwa lub trzy dni świąteczne, to pociąg powrotny z wycieczki na łono natury może być uruchomiony także w drugim lub trzecim dniu według powyższych zasad.

4) Po otrzymaniu zezwolenia Ministerstwa Komunikacji na uruchomienie pociągu popularnego należy ogłosić o tem niewcześniej, niż na 10 — 14 dni przed wyznaczonym dniem wyjazdu.

5) Za przejazd pociągiem popularnym należy pobierać opłatę według tabeli C, na pociągi osobowe, zawartej w Instrukcji Nr. H. 1-a, bez względu na szybkość pociągu popularnego, obliczając cenę biletu oddzielnie tam i oddzielnie z powrotem. Opłatę należy pobierać przy wyjeździe za przejazd w obie strony i to za całą drogę pociągu popularnego bez względu na to, na jakiej stacji uczestnik wycieczki wsiądzie lub wysiądzie.

W pociągach popularnych wyjątkowo uruchamianych między dużemi miastami, oraz do dużych uzdrowisk i zdrojowisk w sezonie głównym, (patrz p. 1) opłatę przejazdową należy pobierać według tabeli B na pociągi osobowe, zawartej w Instrukcji Nr. H. 1-a, z zastosowaniem powyższego sposobu obliczania i pobierania należności.

Opłata najniższa za pociąg popularny ma wynosić równowartość 400 biletów za przejazd tam i z powrotem.

Gdyby do pociągu dyrekcyjnego, już ogłoszonego nie wykupiono 400 biletów, pociąg należy odwołać, a pieniądze pobrane od uczestników zamierzonej wycieczki zwrócić.

W związku z powyższem postanowieniem, należy w ogłoszeniach o pociągach popularnych zaznaczać, że w razie gdyby się nie zgłosiła dostateczna ilość uczestników wycieczki (400 osób), pociąg popularny nie będzie uruchomiony.

6) a) Uczestników wycieczki w pociągu popularnym odprawia się za zbiorowemi biletami blankietowemi i imiennemi kartami uczestnictwa podług następującego wzoru:

P. K. P. Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w ....

Nr. .... Serja .... Klasa .... Cena ....

Karta uczestnictwa

w wycieczce pociągiem popularnym ....
(hasło)

Dla P. ....
(imię i nazwisko)

Wagon .... Odjazd z .... dnia .... o godz. ....

Odjazd z .... dnia .... o godz. ....

.... Datownik ....
(podpis uczestnika) (podpis kasjera)

(Strona odwrotna).

Niniejsza karta uczestnictwa uprawnia do przejazdu wyłącznie w pociągu popularnym, na który została wydana.

Kartę uczestnictwa należy przed rozpoczęciem podróży podpisać atramentem lub ołówkiem chemicznym oraz okazywać ją w czasie podróży na każde żądanie organów kolejowych.

Kolej ma prawo stwierdzić tożsamość osoby. Jeżeli z karty uczestnictwa korzysta inna osoba, niż wymieniona na karcie, kolej odbiera ją bez odszkodowania, okaziciela zaś karty traktuje jak podróżnego bez ważnego biletu (§ 12 R. P. O.).

Kolej nie zwraca należności za karty uczestnictwa zagubione lub niewykorzystane w części lub w całości.

Po zakończeniu podróży kartę należy oddać przy opuszczeniu dworca.

(b) Ilość kart uczestnictwa dla każdego pociągu popularnego ustala Wydział Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, który odpowiednie zawiadomienie przesyła do Wydziału Handlowo-Taryfowego.

Wydział Handlowo-Taryfowy na podstawie tego zapotrzebowania zamawia karty uczestnictwa w trybie, przewidzianym dla zamawiania biletów. Zamówienie powinno być zasadniczo wykonywane przez drukarnię kolejową, w braku zaś tejże przez drukarnię prywatną.

Wszystkie wydrukowane i zaopatrzone w suchy stempel karty uczestnictwa przesyła się do jednej kolejowej kasy biletowej na stacji odejścia pociągu, która będzie rachunkozdawczą z danego pociągu popularnego.

c) Kasa biletowa rachunkozdawcza zapisuje otrzymane karty uczestnictwa do księgi zapasów biletów na oddzielnej stronie, przeznaczonej dla pociągów popularnych.

Karty uczestnictwa sprzedaje zasadniczo ta jedna kasa W razie konieczności otworzenia innych punktów sprzedaży lub powierzenia części kart do rozsprzedaży prywatnym biurom podróży, o czem decyduje Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, kasa rachunkozdawcza przydziela im potrzebną ilość kart uczestnictwa za potwierdzeniem odbioru. Sprzedaż kart uczestnictwa w tych pomocniczych kasach powinna być zakończona na pewien przeciąg czasu, zależnie od lokalnych warunków (np. na trzy godziny), przed odejściem pociągu popularnego względnie, o ile pociąg odchodzi w nocy, do chwili zamknięcia kasy.

Po zakończeniu sprzedaży kolejowe kasy biletowe przelewają do kasy rachunkozdawczej uzyskaną ze sprzedaży gotówkę oraz niesprzedane i zepsute karty uczestnictwa.

Kasy prywatnych biur podróży po zakończeniu sprzedaży zaliczają uzyskaną ze sprzedaży kart uczestnictwa gotówkę na zbiorowym bilecie blankietowym, urzędowego nakładu wskazując w nim nazwę pociągu popularnego i numery sprzedanych kart, poczem przesyłają drugą, trzecią i czwartą część biletu zbiorowego wraz z niesprzedanemi i zepsutemi kartami uczestnictwa do rachunkozdawczej kasy biletowej, skąd otrzymały karty.

d) Rachunkozdawcza kasa biletowa zamyka sprzedaż na taki przeciąg czasu przed odejściem pociągu popularnego, który jest potrzebny do wystawienia zbiorowego biletu blankietowego na karty uczestnictwa, sprzedane przez siebie i pomocnicze biletowe kasy kolejowe i wręczenie trzecich i czwartych części biletów zbiorowych, wystawionych przez siebie i przez prywatne biura podróży, kierownikowi pociągu popularnego.

W zbiorowym bilecie blankietowym należy wskazać nazwę pociągu popularnego i numery wydanych kart uczestnictwa.

e) Nierozsprzedane karty uczestnictwa rachunkozdawcza kasa biletowa wręcza za pokwitowaniem kierownikowi pociągu popularnego, który będzie je sprzedawał uczestnikom wycieczki, zgłaszającym się na stacjach pośrednich.

Po przybyciu na stację końcową pociągu popularnego kierownik pociągu wystawi na pobraną ze sprzedaży kart uczestnictwa należność bilet blankietowy na dopłatę, odnotowując w nim nazwę pociągu popularnego i numery wydanych kart. Bilet na dopłatę powinien być tegoż dnia poświadczony przez stację przeznaczenia, która jednocześnie unieważni pozostałe karty uczestnictwa przez ich przekreślenie i odciśnięcie stempla datowego.

Po powrocie do stacji początkowej pociągu popularnego kierownik pociągu wręczy kasie, od której otrzymał karty uczestnictwa, bilet blankietowy na dopłatę wraz z unieważnionemi kartami. Trzecie i czwarte części biletów zbiorowych należy przesłać do Wydziału Kontroli Dochodów jako bilety odebrane od podróżnych.

f) Kasa rachunkozdawcza sporządza na wydane w ciągu miesiąca karty uczestnictwa rachunek na formularzu następującego wzoru:

Stacja.................................... Kasa....................................

Rachunek kart uczestnictwa

na pociągi popularne w m-cu 193.....

Nr. porz.	Pociąg popularny		Otrzymano		Sprzedano w kasach kolejowych		
	nazwa	data	od Nr do Nr.	serja	od Nr do Nr	pobrano	Nr bil. bl.
1	2	3	4	5	6	7	8

Sprzedano					
w kasach prywatnych biur podróży					
od Nr do Nr	pobrano	Nr bil. bl.	od Nr do Nr	pobrano	Nr bil. bl.
9	10	11	12	13	14

Sprzedano			Pozostało od Nr do Nr	Uwagi
w drodze przez kierownika poc. pop.				
od Nr do Nr	pobrano	Nr bil. na dopł.		
15	16	17	18	19

Rachunek sporządza się przez kalkę w dwóch egzemplarzach. Jeden egzemplarz pozostaje w kasie, drugi wraz z nieużytemi kartami uczestnictwa dołącza się do wykazu wydanych biletów blankietowych.

g) W razie uruchomienia pociągu popularnego na zamówienie postronne, organizator zgłasza do Dyrekcji odpowiednie zapotrzebowanie. Dyrekcja zamawia karty uczestnictwa podług ogólnego wzoru z tem odchyleniem, że w nagłówku zamiast „Polskie Koleje Państwowe", „Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych" umieszcza się nazwę organizatora.

Dalej należy rozróżnić, czy organizatorem pociągu popularnego jest jakaś organizacja lub komitet dla pielgrzymki do miejsc odpustowych, czy też biura podróży Orbis lub Wagons Lits/Cook.

Karty uczestnictwa wydaje się organizatorowi za pobraniem wszystkich należności jednorazowo i równocześnie wystawia się zbiorowy bilet blankietowy ze wskazaniem w nim nazwy pociągu popularnego i numerów wydanych kart. Organizator otrzymuje drugą i trzecią część zbiorowego biletu oraz karty, do których obowiązany jest wpisać imiona i nazwiska uczestników.

Niesprzedane karty uczestnictwa kasa powinna unieważnić natychmiast i przedłożyć zawiadowcy stacji do poświadczenia. Sprzedaż kart w drodze nie może mieć w tych przypadkach zastosowania.

Pozatem obowiązują zasady, jak przy pociągach popularnych dyrekcyjnych.

W drugim przypadku karty uczestnictwa przydziela się zamawiającemu biuru podróży, które postępuje w ten sam sposób jak rachunkozdawcza kasa biletowa, sporządza taki sam rachunek i przesyła go wraz z nieużytemi kartami uczestnictwa i drugą częścią zbiorowego biletu blankietowego nakładu urzedowego **natychmiast** po zakończeniu wycieczki do Wydziału Kontroli Dochodów tej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, która dostarczyła kart uczestnictwa.

Kasy biletowe kolejowe nie mogą zajmować się rozsprzedażą kart uczestnictwa na pociągi, zorganizowane przez Orbis lub Wagon Lits/Cook.

Niesprzedane karty uczestnictwa mogą być doręczone kierownikowi wycieczki, który będzie mógł sprzedawać je w drodze.

Kierownik ten winien być zaopatrzony w jeden zbiorowy bilet blankietowy, w którym mają być wpisane wszystkie dane dotyczące pociągu; uzupełnienie jego danemi co do ilości kart, ich Nr. i kwoty ma nastąpić natychmiast po przyjeździe pociągu do miejsca przeznaczenia.

Zbiorowy bilet blankietowy oraz niesprzedane karty uczestnictwa powinny być poświadczone przez stację przeznaczenia w sposób, wskazany wyżej pod literą e).

Po powrocie do siedziby biura podróży kierownik wycieczki zdaje niezużyte karty uczestnictwa i zbiorowy bilet blankietowy swej kasie, która włącza je do swego rachunku z wydanych kart uczestnictwa.

Służba konduktorska powinna pilnie czuwać nad tem, aby wszystkie karty uczestnictwa były przedziurawione szczypcami przed przebyciem pociągu do stacji przeznaczenia. Szczególną uwagę należy zwracać na podróżnych wsiadających po drodze.

Cena karty uczestnictwa na pociąg popularny ma zawierać tylko należność za przejazd i ewentualnie specjalną opłatę taryfową i ma być wyrażona w jednej kwocie. Do ceny karty uczestnictwa nie wolno doliczać i pobierać żadnych dalszych dopłat ani w formie zadatku, ani opłat na cele organizacyjne wycieczki, na cele humanitarne lub społeczne i t. d.

Wydatki organizacyjne, związane z uruchomieniem pociągów popularnych, należy pokrywać z właściwych kredytów budżetowych.

W razie uruchomienia pociągu popularnego na zamówienie Biura Podróży, jakiegoś związku lub organizacji, któraby z okazji wycieczki oferowała podróżnym pewne uboczne świadczenia za opłatę (posiłki, noclegi, udział w rozrywkach i t. d.) Biura Podróży lub organizacje mogą wydawać odnośne zaświadczenia, pobierając ustaloną za wspomniane świadczenia opłatę, jednak oddzielnie od kart uczest-

nictwa i bez obowiązku dla podróżnego wykupienia takiego zaświadczenia łącznie z kartą uczestnictwa w wycieczce.

Wysokość opłaty za wszelkie świadczenia uboczne powinna być przed ogłoszeniem o wycieczce zatwierdzona przez właściwą Dyrekcję Kolei Państwowych na podstawie przedstawionych udowodnionych wydatków, połączonych ze świadczeniami

W ogłoszeniu o organizowaniu pociągu popularnego cena karty uczestnictwa i w danym razie wysokość opłaty za wszelkie inne świadczenia musi być wykazana oddzielnie, z zaznaczeniem, że podróżny nie ma obowiązku wykupienia zaświadczenia za wskazane w ogłoszeniu świadczenia uboczne, łącznie z kartą uczestnictwa w wycieczce.

8) Wzamian za bezpłatne ogłaszanie komunikatów, reklam i sprawozdań o pociągach popularnych, Dyrekcje mogą wydawać przedstawicielom prasy i radja bezpłatne bilety na pociągi popularne, według wskazówek, otrzymywanych każdorazowo z Gabinetu Ministra.

Pozatem Dyrekcje mogą według swego uznania udzielać bezpłatnych biletów innym osobom (kierownictwu wycieczki, członkom orkiestry i t. p.) w ilości nieprzekraczającej 1% sprzedanych biletów, licząc całe setki.

Żadne inne bilety bezpłatne lub ulgowe nie uprawniają do przejazdu pociągami popularnemi.

Bilety bezpłatne wydaje Dyrekcja na drukach przewidzianych dla pracowników kolejowych, zamieszczając w rubrykach „z . . . . . . do . . . . . ." i t. d. następujące słowa:

„w pociągu popularnym . . . . (hasło)
od dnia . . . . do dnia . . . . ".

9) Pociągi popularne należy zestawiać zasadniczo tylko z wagonów klasy III, oznaczając je numerami lub literami i wyznaczać w nich miejsca do siedzenia (nienumerowane), mając tylko na względzie pojemność danego wagonu; wagon wyściełany można wstawiać do pociągu według uznania Dyrekcji, pod warunkiem, że 75% miejsc do siedzenia będzie opłaconych według taryfy właściwej klasy.

Pociąg popularny powinien jednak być złożony tylko z tylu wagonów, żeby to nie wymagało podwójnej trakcji. Pod pojęcie podwójnej trakcji nie podpada konieczna pomoc na krótkich odcinkach z ciężkim profilem.

Przy stawianiu wniosków o uruchomienie pociągu popularnego Dyrekcje powinny liczyć tylko na wagony będące w ich rozporządzeniu.

10) Rozkład jazdy pociągów popularnych powinien uwzględniać dogodne wyjazdy i przyjazdy i być tak ułożony, żeby uczestnicy wycieczki mogli najlepiej wyzyskać czas pobytu na miejscu przeznaczenia.

Przy opracowaniu rozkładu jazdy pociągu popularnego należy przyjąć za podstawę w każdym oddzielnym przypadku szybkość możliwie największą i wyznaczać postoje na stacjach tylko niezbędne ze względów ruchowo-technicznych lub potrzebne do wsiadania i wysiadania uczestników wycieczki.

11) Wysiadać z pociągu popularnego (t. zn. ukończyć podróż) wolno tylko na stacji końcowej pociągu i na stacjach poprzednich ściśle związanych pod względem turystycznym ze stacją końcową. Stacje te powinny być wymienione w ogłoszeniu o uruchomieniu pociągu dyrekcyjnego, a gdy chodzi o pociąg na zamówienie, podane przez zamawiającego Dyrekcji do uznania. To samo odnosi się do wsiadania do pociągu popularnego w drodze powrotnej. Natomiast wysiadać w drodze powrotnej wolno na każdej stacji zatrzymania.

Dla zapobieżenia nadużyciom Dyrekcje zarządzą co należy, żeby przy jeździe tam żaden podróżny, który wysiadł z pociągu popularnego na stacji innej, niż powyżej podane, nie opuścił tej stacji bez odebrania mu karty uczestnictwa w wycieczce, a gdyby się to przecież stało, nie wsiadł przy jeździe powrotnej pociągu popularnego do tego pociągu, na podstawie karty uczestnictwa, której mu nie zdążono odebrać przy wyjściu ze stacji.

12) Podróżni korzystający z pociągu popularnego mogą zabierać ze sobą do przedziału tylko mały bagaż ręczny, wagi nie przewyższającej 10 kg. i przybory sportowe jak namioty, składaki, narty, saneczki i t. p; kajaki przewozi się w wogonie bagażowym za opłatą 1 zł. od sztuki, pod warunkiem, że je załadują i wyładują właściciele.

Na załadowane do wagonu bagażowego kajaki wydaje się bilet specjalny, połowę następującego wzoru:

Odcinek biletu na przewóz kajaka w pociągu popularnym	**B i l e t**
	a) na przewóz kajaka b) na nocleg w pociągu popularnym
Nr	Nr .... Cena 0,50 zł
Data	Data ....
	Podpis wystawcy ....

Bilet jest po linji przerywanej perferowany, zaś odcinek biletu po stronie odwrotnej gumowany. Bilet wydaje się podróżnemu, odcinek zaś biletu nalepia się na kajak.

W tym przypadku należy w tekście skreślić „b) na nocleg". Kajak wydaje się podróżnemu za zwrotem biletu.

Pobrane należności wraz z biletami niezużytemi oraz odebranemi od podróżnych konduktor bagażowy doręcza kasie, od której bilety otrzymał, która zalicza należności na kwitach bagażowych.

Podróżni z większym bagażem niż wyżej określony nie powinni być dopuszczeni do pociągu popularnego.

W razie stwierdzenia jednak, że podróżny przewozi w przedziale bagaż ręczny, przekraczający 10 kg. należy bagaż przenieść do wagonu bagażowego, wydając podróżnemu zaświadczenie na bagaż za opłatą przy wydaniu, postępując dalej w myśl wskazówek § 46 Przepisów Nr. H 1 i § 18 Przepisów Nr. F 8".

13) W pociągach popularnych należy przeprowadzać kontrolę, czy ilość uczestników wycieczki odpowiada ilości zapłaconych biletów, z uwzględnieniem wydanych przez Dyrekcje biletów bezpłatnych,

czy podróżni posiadają właściwe karty uczestnictwa, czy zabrany przez podróżnych do przedziałów bagaż nie przekracza norm wskazanych w punkcie 12), wreszcie, czy w pociągach popularnych, zamówionych przez jakiś związek lub organizację dla swoich członków, podróżni posiadają prócz karty uczestnictwa, także właściwą legitymację członkowską.

Kontrola powinna być ścisła, jednak nie uciążliwa dla podróżnych, by ich nie zniechęcać do korzystania z pociągów popularnych, oraz by nie dawać powodów do uzasadnionej krytyki.

W wypadkach wątpliwych należy stwierdzić tożsamość podróżnego i w razie ujawnienia, że z karty korzysta inna osoba, niż na karcie wymieniona, traktować ją zgodnie z klauzulą, zamieszczoną na odwrotnej stronie karty uczestnictwa, jak podróżnego bez biletu (§ 12 R. P. O.).

14) Ministerstwo Komunikacji będzie zezwalało w wyjątkowych przypadkach na przebywanie w nocy w pociągu popularnym podczas postoju na stacji przeznaczenia, jednak bez obowiązku dostarczenia podróżnym miejsc do leżenia. Za spędzenie nocy w wagonach i w danym razie za ogrzewanie składu z tego powodu, pobierać należy po 0,50 zł. od osoby w lecie, a po 1,00 zł. w razie ogrzewania pociągu.

Podróżnemu należy wydać bilet, opisany w punkcie 12, w lecie jeden, zaś w razie ogrzewania pociągu dwa, skreślając w nich słowa „a) na przewóz kajaka".

Odcinek biletu pozostaje w bloku

15) Na pociągach popularnych nie wolno wywieszać ani naklejać żadnych ogłoszeń.

16) W okresach wzmożonego ruchu nie należy przedstawiać do Ministerstwa Komunikacji wniosków o uruchomienie pociągów popularnych z wyjątkiem przypadków szczególnie uzasadnionych.

17) Odwołując zarządzenie z 10.VIII. 1933 r. Nr. R. P. IV/77/170, polecam Dyrekcjom przedstawiać Ministerstwu Komunikacji, Departamentowi IV, 2 i Wydziałowi Turystyki co dziesięć dni sprawozdania o pociągach popularnych w formie wykazu z podaniem następujących danych:

daty odjazdu i powrotu,
stacji odjazdu i przeznaczenia,
czasu trwania wycieczki,
ilości i rodzaju wagonów,
ilości miejsc do siedzenia w pociągu,
ilości przewiezionych osób,
ilości wykonanych pociągo - kilometrów tam i z powrotem,
tabeli opłat,
wysokości wpływu pieniężnego w złotych za sprzedane karty uczestnictwa,

w rubryce uwaga należy wskazywać, czy to był pociąg dyrekcyjny, czy też na zamówienie i w danym razie przez kogo był zamówiony.

Na końcu wykazu należy podawać również te same dane o innych pociągach nadzwyczajnych, dodatkowych, bliźniaczych i t. p., bez wskazywania wpływów pieniężnych, z podaniem tylko rodzaju pociągu (bliźniaczy, dla emigrantów, dla poborowych, dla urlopowanych żołnierzy i t. d.).

W razie użycia podwójnej trakcji lub popychacza, należy o tem nadmienić w sprawozdaniu.

Jeżeli pociąg popularny lub inny nadzwyczajny (dodatkowy i t. d.) przechodzi przez dwa lub więcej okręgów dyrekcyjnych, wszelkie dane o nim w obydwóch kierunkach ma zamieszczać w wykazie tylko Dyrekcja, w której okręgu leży stacja wyjścia danego pociągu.

Wykazy mają być przedstawione w następujących terminach:
za czas od 1—10 najpóźniej dnia 13 danego miesiąca
„ „ „ 11—20 „ „ 23 „ „
„ „ „ 21 do końca miesiąca najpóźniej dnia 3-go następnego miesiąca.

18) Prócz wniosków doraźnych, kierowanych do Ministerstwa Komunikacji (Departament IV. 2) Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych mają przedstawiać Ministerstwu Komunikacji (Wydział Turystyki) w czasie właściwym plan ogólny projektowanych przez Dyrekcje pociągów popularnych na następny sezon zimowy lub letni, w relacjach, w których można liczyć na zapełnienie pociągu w ilości najmniej 400 osób, opierając się przytem na zrozumieniu potrzeb turystycznych, wycieczkowych, krajoznawczych i uzasadnionych komunikatach w prasie.

Doświadczenia poczynione w ubiegłym sezonie, w którym po raz pierwszy uruchomiono pociągi popularne wskazują, że zamierzenia moje spopularyzowania wycieczek i udostępnienia najszerszym warstwom społeczeństwa poznania kraju lub godziwej rozrywki na tle pięknej przyrody usiłowano kierować na niewłaściwą drogę dla celów nie mających nic wspólnego z turystyką i krajoznawstwem, a nawet dla uzyskania źródła dochodów.

Oczekuję tedy, że Dyrekcje dołożą starań, aby w przyszłości uruchamiano pociągi popularne tylko zgodnie z moją intencją oraz treścią i duchem niniejszego zarządzenia.

12.

Nr. R. O. III. 107/27 z dnia 3 stycznia 1934 r. w sprawie uzupełnienia rozporządzenia o klasyfikacji stacyj Polskich Kolei Państwowych.

Do Rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 7 września 1933 r. Nr. R. O. III. 107/2 w sprawie klasyfikacji stacji Polskich Kolei Państwowych (Dz. Urz. M. K. Nr. 15, poz. 121 z 1933 r.) wprowadza się następujące poprawki, które należy odręcznie uzupełnić:

I) W grupie A. Stacje I klasy.

1) na str. 160 poz. 10 w rubryce „Nazwa stacji" zamiast „Gdańska gł" poprawić na „Gdańsk gł."

2) na str. 160 poz. 13 wpisać po pozycji 12, w rubryce „Nazwa stacji" wpisać „Gdynia" w rub. Dyrekcja wpisać „Toruńska".

3) na str. 160 poz. 13 (Gniezno) poprawić na poz. 15 i dalej wszystkie następne numery pozycji w grupie A poprawić na numerację bieżącą t. j. poz. 15 na 16, poz. 16 na 17 i t. d. do poz. 64 włącznie.

4) na str. 160 poz. 48 (Stryj) poprawiona w rubryce Dyrekcja poprawić zamiast „Stanisławowska" na „Lwowska".

II) W grupie B stacji II klasy.

5) na str. 161 poz. 81 pod literą „G" (Gdańsk Tryol) poprawić poz. 81 na poz. 31.

6) na str. 161 pod poz. 52 wpisać nową pozycję 53 w rub. nazwa stacji wpisać „Kowalewo Pomorskie", a w rub. Dyrekcja wpisać „Toruńska".

7) str. 161 poz. 53 (Krasne) poprawić na poz. 54 i dalej wszystkie następne numery pozycji w grupie B poprawić na numerację bieżącą.

8) str. 161 poz. 101 poprawić w rub. nazwa stacji „Strzemieszyce Płd." poprawić na „Strzemieszyce Płn.".

III) w grupie C. Stacje III klasy.

9) na str. 162 poz. 13 w rub. nazwa stacji poprawić „Białośliwice" na „Białośliwie".

10) na str. 164 poz. 247 (Ottynia)) w rub. Dyrekcja poprawić „Warszawska" na „Stanisławowska".

11) na str. 164 poz. 346 (Sumina) w rub. Dyrekcja poprawić „Katowicki" na „Katowicka".

12) na str. 165 poz. 374 (Turka nad Stryjem)) w rub. Dyrekcja poprawić „Stanisławowska" na „Lwowska".

13) oraz wszędzie poprawić nazwę Dyrekcji „Gdańska" na „Toruńska".

13.

Nr. R. O. V. 210/150 z dn. 10 stycznia 1934 r. w sprawie nadawania telegramów według właściwego skróconego adresu liczbowego o uszkodzeniach urządzeń blokady, sygnalizacji, centralizacji lub o przerwie łączności telegraficznej albo telefonicznej.

Ze względu na częste przypadki nadawania przez stacje telegramów o rozmyślnem uszkodzeniu urządzeń blokady, sygnalizacji, centralizacji lub o rozmyślnem spowodowaniu przerwy łączności telegraficznej albo telefonicznej według skróconego adresu liczbowego „siedemdziesiąt dwa", Ministerstwo Komunikacji wyjaśnia, że o wszelkich tego rodzaju uszkodzeniach, spowodowanych, czy to przez złoczyńców w celu sabotażu, czy też przez nieletnich lub czynniki niekulturalne w celach swawoli — należy bezwzględnie nadawać telegramy według skróconego adresu liczbowego „siedemdziesiąt jeden", uzupełniając ten adres przez dodanie skrótów odnośnych organów służby elektrotechnicznej (TK, TC, TMS, TN, i TM, a w Dyrekcji Okręgowej Warszawskiej również i T). Natomiast według skróconego adresu liczbowego „siedemdziesiąt dwa" powinny być zgłaszane wyłącznie takie uszkodzenia powyżej wymienionych urządzeń kolejowych, które nastąpiły wskutek samoczynnego zepsucia się mechanizmów, obluzowania lub pęknięcia przewodów, i t. p. przyczyn, niespowodowanych złą wolą osób postronnych.

SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

14.

Nr. M. Z. III. 58/1 z dn. 12 stycznia 1934 r. w sprawie warunków technicznych dostawy miedzi fosforowej w blokach lub płytach dla P. K. P. (Druk P. K. P. Ser. Z. Nr. 210).

Ministerstwo Komunikacji poleca wprowadzić wzamian ostatniego ustępu drugiej części (próby laboratoryjne) powyższych warunków treść następującą:

„O ile w dostarczonej miedzi ujawni się mniejsza zawartość fosforu jak 15% (nie mniej jednak od 10%), to w granicach od 15% do 14% brakującego fosforu za każde rozpoczęte 0,1% brakującego fosforu obniża się umowna cena o 0,3%, tak że przy zawartości 14% fosforu, umowna cena obniża się o 3%. Za każdy następny rozpoczęty procent brakującego fosforu obniża się umowną cenę o 3%. Za wykazanie fosforu wyżej 15% nie dopłaca się i partję przyjmuje się za dobrą, a w razie wykazania fosforu poniżej 10% całą partję miedzi odrzuca się".

15.

Zmiany składu osobowego Komisji Dyscyplinarnej D. O. K. P. w Toruniu.

Na zasadzie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 20 lipca 1933 r. N. P. U. I/5/3/33 w sprawie uzupełnienia Instrukcji o postępowaniu przy losowaniu członków Komisyj Dyscyplinarnych przy D. O. K. P. ogłasza się po przeprowadzonem w dniu 20 października 1933 r. losowaniu zmiany składu Komisji Dyscyplinarnej przy D. O. K. P. w Toruniu (Dz. Urz. M. K. Nr. 12 z r. 1932) na terenie W. M. Gdańska, a w szczególności:

Grupa II dla pracowników etatowych i kandydatów służby stacyjnej, handlowo-taryfowej i kolejowo-celnej.

do b) zajmujący stanowisko, na które wymagane jest wyższe lub średnie wykształcenie:

w miejsce ustępującego członka
Kulczyka Bernarda
wybrano: **Kowalewskiego Alberta** adjunkta,

w miejsce ustępującego członka
Grabowskiego Alfreda
wybrano: **Brunk Elle** adjunkta (dla przejętych pracowników).

w miejsce ustępującego zastępcy
Nitki Klemensa
wybrano: **Brillowskiego Alojzego** adjunkta.

Grupa III dla pracowników etatowych i kandydatów służby drogowej oraz zabezpieczenia ruchu pociągów.

do b) zajmujący stanowiska, na które wymagane jest wyższe lub średnie wykształcenie:

w miejsce ustępującego zastępcy
Hassa Jana
wybrano: **Sierockiego Bolesława** st. technika.

Grupa IV dla pracowników służby parowozowej, warsztatowej i elektrotechnicznej.

do a) nie zajmujący stanowiska, na które wymagane jest wyższe lub średnie wykształcenie:

w miejsce ustępującego członka
Preussa Franciszka
wybrano: **Gabrahna Roberta** st. palacza parowozów (dla przejętych pracowników).

w miejsce ustępującego członka
Plichta Franciszka

wybrano: **Dettke'go Edwarda** maszynistę II kl. (dla przejętych pracowników).

Grupa V dla pracowników służby innych działów.

do a) nie zajmujacy stanowiska, na które wymagane jest wyższe lub średnie wykształcenie:

w miejsce ustępującego członka
Sopoćki Aleksandra

wybrano: **Borschkiego Antoniego** st. woźnego.

w miejsce ustępującego zastępcy
Buchmana Maksa

wybrano: **Steinke'go Ericha** st. asesora (dla przejętych pracowników).

Wylosowanie tego członka na średnim stanowisku nastąpiło dla braku kandydatów z niższem wykształceniem na liście V dla pracowników innych działów służby.

do b) zajmujący stanowiska, na które wymagane jest wyższe lub średnie wykształcenie:

w miejsce ustępującego członka
Weinera Feliksa

wybrano: **Zöllnera Wilhelma,** asesora,

w miejsce ustępującego członka
Degena Maksa

wybrano: **Kröhlinga Pawła** asesora (dla przejętych pracowników).

w miejsce ustępującego zastępcy
Dominika Michała

wybrano: **Schuttę Jakóba asesora.**

Nr. P. O. IV/67/173/33.

ZAWIADOMIENIE.

Nr. 4 Dziennika Urzędowego Ministerstwa Komunikacji zawierać będzie m. i.: Rozporządzenia Rady Ministrów o stosunku służbowym i o uposażeniu pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", Rozporządzenie Ministra Komunikacji o organizacji Komisyj dyscyplinarnych i o postępowaniu dyscyplinarnem przeciw pracownikom przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" oraz Rozporządzenie Rady Ministrów o zaopatrzeniu emerytalnem pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr 67747. 29.I.34. 9300.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr. 3. Warszawa, dnia 24 lipca 1934. Rok XVI.

T R E Ś Ć:

Sprawy ruchu kolejowego.

Tabela Nr. I.

Statystyka wypadków na P. K. P. za 1933 rok.

	Rodzaj wypadków	Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem: za r. 1933	za r. 1932	Za rok 1933 w porównaniu z r. 1932: mniej —	więcej +
Wypadki związane z ruchem	Zderzenie się pociągów z pociągami, z częścią pociągu lub z taborem na szlaku.	1	—	—	3	1	1	—	—	—	6	7	1	—
	Zderzenie się wjeżdżających lub wyjeżdżających pociągów ze sobą lub z taborem na stacji.	13	—	1	7	6	8	2	4	—	41	36	—	5
	Zderzenie się składów pociągów, ich części lub taboru na stacji, jeżeli pociągnęło za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad dwa tysiące złotych.	7	1	—	—	1	2	1	2	—	14	31	17	—
	Wykolejenie się pociągu na szlaku.	3	8	—	3	4	—	6	2	3	29	48	19	—
	Wykolejenie się taboru na szlaku.	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—
	Wykolejenie się wjeżdżającego lub wyjeżdżającego pociągu na stacji.	10	4	—	5	13	3	2	9	—	46	53	7	—
	Wykolejenie się składu lub części pociągu albo taboru na stacji, jeżeli pociągnęło za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad dwa tysiące złotych.	2	—	1	—	—	—	—	—	—	3	10	7	—
	Najechanie pociągu na upór lub na inne przeszkody leżące na torach	2	—	—	—	4	1	—	1	—	8	6	—	2
	Razem zderzeń, najechań i wykolejeń się.	38	13	2	18	29	15	11	19	3	148	192	44	—

Tabela Nr. I.

	Rodzaj wypadków		Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1933	Ogółem za r. 1932	Za r. 1933 w porównaniu z r. 1932 mniej —	więcej +
Wypadki związane z ruchem	Ilość zderzeń, najechań i wykolejeń się przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.		1,8	1,4	0,3	1,3	1,5	2,2	1,0	2,2	0,8	1,5	1,9	0,4	—
	w 1932 r.	Zderzeń, najechań i wykolejeń się w 1932 r.	33	19	12	14	32	20	38	20	4	—	192	—	—
	w 1932 r.	Ilość zderzeń, najechań i wykolejeń się w 1932 r., przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.	1,1	2,1	1,6	0,9	2,0	3,0	3,7	2,4	1,0	—	1,9	—	—
	Najechanie pociągu albo drezyny na drezynę, rower szynowy lub wózek roboczy kolejowy.		2	1	—	2	1	—	—	5	2	13	25	12	—
	Najechanie poc. lub taboru na ludzi albo pojazdy na przejazdach	strzeżonych	19	6	1	4	7	2	12	5	2	58	69	11	—
		niestrzeżonych	57	43	30	9	16	—	7	8	9	179	135	—	44
	Najechanie pociągu lub taboru na ludzi poza przejazdami.		115	29	10	9	17	11	10	13	3	217	214	—	3
	Pożar w pociągu, jeżeli pociągnął za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2.000 złotych.		—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2	—	—
	Wybuch kotła w parowozie lub w wagonie ogrzewczym. Eksplozja materjałów wybuchow. w pociągu lub taborze będącym w ruchu.		—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	3	2	—
	Wszelkie inne wypadki wywołane ruchem taboru, jeżeli wywołały ofiary ludzkie (przy wskakiwaniu, wyskakiwaniu, wychylaniu się, doczepianiu, odczepianiu i hamowaniu taboru i t. p.).		223	99	62	22	65	40	16	21	17	565	558	—	7
Wypadki niezwiązane z ruchem	Wypadki z ludźmi niewywołane ruchem taboru a wynikłe przy wykonywaniu czynności ekspedycyjnych, przy pracy w parowozowniach, warsztatach, elektrowniach, składach kolejowych; przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i t. p.		61	21	6	—	16	1	16	3	4	128	162	34	—
	Wybuch kotła stałego. Eksplozja materjałów wybuchowych w pomieszczeniach stacyjnych, na rampach i t. p.		—	2	—	—	1	—	—	2	—	5	5	—	—
	Pożary w budynkach i budowlach kolejowych, w taborze niewłączonym do pociągu i niebędącym w ruchu i wszelkie pożary na terytorjum kolejowem, jeżeli pociągnęły ofiary ludzkie albo straty ponad 2 tysiące złotych.		1	2	1	—	—	—	—	1	—	5	7	2	—

Tabela Nr. II.

Tabela przyczyn wypadków na P. K. P. za 1933 rok.

	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcja Okręgowa: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933	
Wypadki związane z ruchem	Zderzenie się pociągów z pociągami, z częścią pociągu lub z taborem na szlaku.	IA[1]	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów.	IIId[1]	1	—	—	2	1	1	—	—	—	5	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku.	IIId[5]	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	
			Ogółem	III	1	—	—	3	1	1	—	—	—	6	
	Zderzenie się wjeżdżających lub wyjeżdżających pociągów ze sobą lub z taborem na stacji.	IA[3]	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId[1]	6	—	1	5	4	5	—	4	—	25	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy podawaniu sygnałów	IIId[2]	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu	IIId[3]	3	—	—	1	1	2	2	—	—	9	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku.	IIId[5]	2	—	—	—	1	—	—	—	—	3	
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	11	—	1	6	6	8	2	4	—	38	
			Różne, nieprzewidziane.	IXj	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
			Niewyjaśnione	X	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	
			Ogółem: (III + IX + X)	—	13	—	1	7	6	8	2	4	—	41	
	Zderzenie się składów pociągów, ich części lub taboru podczas przetaczania na stacji, jeżeli pociągnęło za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad dwa tysiące złotych.	IA[4]	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy podawaniu sygnałów	IIId[2]	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu	IIId[3]	7	1	—	—	1	1	—	2	—	12	
			Omyłki pracowników przy przetaczaniu	IIIe[3]	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	
			Ogółem	III	7	1	—	—	1	2	1	2	—	14	
	Razem zderzeń i najechań, zaliczonych do wypadków	IA[1] + IA[3] + IA[4]	Wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	19	1	1	9	8	11	3	6	—	58	% 95,2
			Wskutek przyczyn różnych, nieprzewidzianych	IX	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3,2
			Wskutek przyczyn niewyjaśnionych	X	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1,6
			Ogółem: (III + IX + X)	—	21	1	1	10	8	11	3	6	—	61	100

Tabela Nr. III.

Tabela przyczyn wypadków na P. K. P. za 1933 r.

	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933
Wypadki związane z ruchem	Wykolejenie się pociągu na szlaku.	IB[1]	Usterki konstrukcyjne wózków i podwozi	Ia[3]	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
			Usterki konstrukcyjne kół i osi	Ia[4]	2	1	—	—	—	—	—	—	—	3
			Braki w materjale wózków i podwozi	Ib[3]	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
			Braki w materjale kół i osi	Ib[4]	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie innych części sprzętu parowozu	Ic[2]	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Nienależyte utrzymanie kół i osi	Ic[1]	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie ciągieł, sprzęgieł i zderzaków.	Ic[6]	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
			Razem wskutek złego stanu taboru	I	2	6	—	—	1	—	2	1	—	12
			Nienależyte utrzymanie torowiska i podsypki	IIc[2]	—	—	—	1	—	—	1	—	—	2
			Nienależyte utrzymanie szyn i złącz	IIc[4]	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
			Razem wskutek złego stanu toru	II	—	—	—	1	—	—	2	—	—	3
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId[5]	—	1	—	—	—	—	1	—	—	2
			Omyłki lub zła wola postronnych na przejazdach niestrzeżonych	IVf[1]	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
			Omyłki lub zła wola postronnych przy przechodzeniu przez tory	IVf[5]	—	1	—	—	—	—	—	1	—	2
			Razem wskutek omyłek lub złej woli postronnych	IV	—	1	—	1	—	—	—	1	—	3

Tabela Nr. III.

	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933
Wypadki związane z ruchem	Wykolejenie się pociągu na szlaku.	IB^1	Żywiołowe (powodzie, śnieżyce, oberwanie się skał i t. p.)	VIII h	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
			Różne, nieprzewidziane	IX j	1	—	—	1	—	—	—	—	3	5
			Niewyjaśnione	X	—	—	—	—	2	—	1	—	—	3
			Ogółem (I + II + III + IV + + VIII + XI + X)		3	8	—	3	4	—	6	2	3	29
	Wykolejenie się taboru na szlaku.	$I B^2$	Żywiołowe (powodzie, śnieżyce, oberwanie się skał i t. p.)	VIIIh	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Ogółem	VIII	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Wykolejenie się wjeżdżającego lub wyjeżdżającego pociągu na stacji.	IB^3	Usterki konstrukcyjne innych części osprzętu parowozu	Ia^2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
			Usterki konstrukcyjne kół i osi	Ia^4	—	—	—	1	—	1	—	—	—	2
			Braki w materjale kół i osi	Ib^4	—	—	—	—	—	2	—	1	—	3
			Braki w materjale cięgieł, sprzęgieł i zderzaków	Ib^6	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
			Nienależyte utrzymanie kół i osi	Ic^4	1	1	—	—	—	—	—	1	—	3
			Razem wskutek złego stanu taboru	I	2	1	—	1	1	3	—	2	—	10
			Braki w materjale szyn i złącz	IIb^4	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Nienależyte utrzymanie zwrotnic i krzyżownic	IIc^5	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
			Razem wskutek złego stanu toru	II	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów	$IIId^1$	4	—	—	2	9	—	1	4	—	20

Tabela Nr. III.

	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933	
Wypadki związane z ruchem	Wykolejenie się wjeżdżającego lub wyjeżdżającego pociągu na stacji.	IB^{3}	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy podawaniu sygnałów	$IIId^{2}$	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	6	—	—	2	9	—	1	4	—	22	
			Żywiołowe (powodzie, śnieżyce, oberwanie się skał itp.)	VIIIh	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	
			Różne, nieprzewidziane	IXj	1	1	—	1	1	—	—	1	—	5	
			Niewyjaśnione	X	1	2	—	1	1	—	1	—	—	6	
			Ogółem (I + II + III + VIII + + IX + X)	—	10	4	—	5	13	3	2	9	—	46	
	Wykolejenie się składu lub części pociągu albo taboru na stacji, jeżeli pociągnęło za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	IB^{4}	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu	$IIId^{3}$	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2	
			Niewyjaśnione	X	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
			Ogółem (III + X)	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	3	
	Razem wykolejeń się, zaliczonych do wypadków.	IB^{1}+ IB^{2}+ IB^{3}+ IB^{4}	Wskutek złego stanu taboru	I	4	7	—	1	2	3	2	3	—	22	% 27,8
			Wskutek złego stanu toru	II	—	—	—	1	—	—	2	2	—	5	6,3
			Wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	7	1	1	2	9	—	2	4	—	26	32,9
			Wskutek omyłek lub złej woli postronnych	IV	—	1	—	1	—	—	—	1	—	3	3,8
			Wskutek przyczyn żywiołowych	VIII	—	—	—	—	2	—	—	1	—	3	3,8
			Wskutek przyczyn różnych, nieprzewidzianych	IX	2	1	—	2	1	—	—	1	3	10	12,7
			Wskutek przyczyn niewyjaśnionych	X	2	2	—	1	3	—	2	—	—	10	12,7
			Ogółem (I + II + III + IV + + VIII + IX + X)	—	15	12	1	8	17	3	8	12	3	79	100

Tabela przyczyn wypadków na P. K. P. za 1933 rok.

	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933	%
Wypadki związane z ruchem	Najechanie pociągu albo drezyny na drezynę, rower szynowy lub na wózek roboczy kolejowy.	III^6	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId^1	—	—	—	—	1	—	—	—	1	2	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId^5	2	1	—	2	—	—	—	5	1	11	—
			Ogółem	III	2	1	—	2	1	—	—	5	2	13	100
	Najechanie pociągu na kozioł uporowy lub na inne przeszkody leżące na torach.	III^7	Nienależyte utrzymanie hamulca	Ic^5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	12,5
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId^1	1	—	—	—	3	—	—	1	—	5	62,5
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	—	—	—	1	1	—	—	—	2	25,0
			Ogółem (I + III + IX)	—	2	—	—	—	4	1	—	1	—	8	100
	Najechanie pociągu lub taboru na ludzi albo na pojazdy na przejazdach strzeżonych.	III^{8}a	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId^1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na przejazdach strzeżonych	IIId^4	6	1	—	2	5	1	6	3	1	25	—
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	6	1	—	2	6	1	6	3	1	26	44,8
			Omyłki lub zła wola postronnych na przejazdach strzeżonych	IVf^3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—
			Własna nieostrożność na przejazdach strzeżonych	IVg^3	13	5	—	2	1	1	6	2	1	31	—
			Razem wskutek omyłek lub złej woli postronnych albo wskutek własnej nieostrożności poszkodowanych	IV	13	5	1	2	1	1	6	2	1	32	55,2
			Ogółem (III + IV)	—	19	6	1	4	7	2	12	5	2	58	100

Tabela Nr. IV.

	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933	%
Wypadki związane z ruchem	Najechanie pociągu albo taboru na ludzi lub na pojazdy na przejazdach niestrzeżonych.	III[8]b	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu	IIId[3]	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId[5]	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	1	—	—	—	2	—	—	—	—	3	1,7
			Własna nieostrożność poszkodowanych na przejazdach niestrzeżonych	IVg[4]	56	43	29	9	14	—	7	8	9	175	97,7
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	0,6
			Ogółem (III + IV + IX)	—	57	43	30	9	16	—	7	8	9	179	100
	Najechanie pociągu lub taboru na ludzi poza przejazdami.	III[9]	Własna nieostrożność poszkodowanych przy przechodzeniu przez tory	IVg[5]	112	28	10	9	17	11	10	13	3	213	98,1
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	0,5
			Niewyjaśnione	X	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1,4
			Ogółem (IV + IX + X)	—	115	29	10	9	17	11	10	13	3	217	100
	Pożar w pociągu, jeżeli pociągnął za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	III[10]	Żywiołowe	VIIIi	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	100
			Ogółem	VIII	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	100
	Wybuch w pociągu, jeżeli pociągnął za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	III[11]	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId[1]	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	100
			Ogółem	III	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	100
	Wszelkie inne wypadki wywołane ruchem taboru, jeżeli wywołały ofiary ludzkie (przy wskakiwaniu, wyskakiwaniu, wychylaniu się; doczepianiu, odczepianiu i hamowaniu taboru i t. p.)	III[12]	Braki w materjale cięgieł, sprzęgieł i zderzaków	Ib[6]	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2	0,4
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przyjmowaniu lub wyprawianiu pociągów	IIId[1]	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—

Tabela Nr. IV.

	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933	%
Wypadki związane z ruchem	Wszelkie inne wypadki wywołane ruchem taboru, jeżeli wywołały ofiary ludzkie (przy wskakiwaniu, wyskakiwaniu, wychylaniu się; doczepianiu, odczepianiu i hamowaniu taboru i t. p.)	III^{12}	Uchybienia lub niedbalstwo pracowników przy przetaczaniu	IIId^{3}	11	3	9	3	3	—	2	2	1	34	—
			Uchybienia lub niedbalstwo pracowników na szlaku	IIId^{5}	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—
			Omyłki pracowników przy przetaczaniu	IIIe^{3}	1	7	6	1	—	2	2	—	—	19	—
			Razem wskutek uchybień administracyjnych personelu	III	12	11	15	4	3	3	4	2	1	55	9,7
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy wsiadaniu lub wysiadaniu z wagonu	IVg^{1}	108	49	31	11	39	19	4	8	9	278	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy wychylaniu się	IVg^{2}	48	27	8	3	10	5	2	6	4	113	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy przechodzeniu przez tory	IVg^{5}	30	4	2	3	11	12	5	4	1	72	—
			Omyłki lub zła wola postronnych przy wsiadaniu i wysiadaniu z wagonu	IVf^{1}	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
			Omyłki lub zła wola postronnych przy wychylaniu się	IVf^{2}	—	—	1	—	—	—	—	1	—	2	—
			Omyłki lub zła wola postronnych na przejazdach niestrzeżonych	IVf^{4}	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—
			Razem wskutek własnej nieostrożności poszkodowanych lub omyłek albo złej woli postronnych	IV	187	81	42	17	60	36	11	19	14	**467**	82,7
			Różne, nieprzewidziane	IXj	20	7	5	1	1	1	1	—	2	38	6,7
			Niewyjaśnione	X	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	0,5
			Ogółem (I+III+IV+IX+X)	—	223	99	62	22	65	40	16	21	17	565	100

Tabela Nr. V.

Tabela przyczyn wypadków na P. K. P. za 1933 rok.

Rodzaj wypadków		Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933	%
Wypadki niezwiązane z ruchem	Wypadki z ludźmi niewywołane ruchem taboru, a wynikłe przy wykonywaniu czynności ekspedycyjnych, przy pracy w parowozowniach, warsztatach, elektrowniach, wytwórniach i składach kolejowych i t. p.; przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i t. p.	IV[13]	Omyłki pracowników przy naładunku lub wyładunku wagonów	VIe[2]	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
			Omyłki pracowników przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych lub innych	VIe[6]	—	1	—	—	—	—	—	1	—	2	—
			Razem wskutek omyłek pracowników	VI	1	1	—	—	—	—	—	1	—	3	2,3
			Omyłki lub zła wola osób postronnych przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych lub innych	VIIf[6]	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	0,8
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy naładunku lub wyładunku na rampach i w składach	VIIg[1]	6	5	1	—	2	—	1	—	—	15	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy naładunku lub wyładunku wagonów	VIIg[2]	13	2	—	—	5	1	5	—	—	26	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy naprawie parowozów i wagonów	VIIg[3]	12	1	1	—	2	—	8	—	—	24	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy obsłudze elektrowni i urządzeń elektrycznych	VIIg[4]	3	2	—	—	1	—	—	—	—	6	—
			Własna nieostrożność poszkodowanych przy obsłudze innych wytwórni	VIIg[5]	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—

Tabela Nr. V.

	Rodzaj wypadków	Kategorja wypadków	Przyczyny wypadków	Kategorja przyczyn wypadków	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933	%
Wypadki niezwiązane z ruchem	Wypadki z ludźmi niewywołane ruchem taboru, a wynikłe przy wykonywaniu czynności ekspedycyjnych, przy pracy w parowozowniach, warsztatach, elektrowniach, wytwórniach i składach kolejowych i t. p.; przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych i t. p.	IV[13]	Własna nieostrożność poszkodowanych przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych lub innych	VIIg[6]	10	2	1	—	5	—	2	—	3	23	—
			Razem wskutek własnej nieostrożności poszkodowanych	VIIg	45	12	3	—	16	1	16	—	3	96	75,0
			Różne, nieprzewidziane	IXj	14	8	3	—	—	—	—	2	1	28	21,9
			Ogółem (VI + VIIf + VIIg + IX)	—	61	21	6	—	16	1	16	3	4	128	100
	Wybuch kotła stałego. Eksplozja materjałów wybuchowych w pomieszczeniach stacyjnych, na rampach i t. p.	IV[14]	Żywiołowe	VIIIi	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	40,0
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	40,0
			Niewyjaśnione	X	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	20,0
			Ogółem (VIII + IX + X)	—	—	2	—	—	1	—	—	2	—	5	100
	Pożary w budynkach kolejowych lub w taborze niewłączonym do pociągu i niebędącym w ruchu oraz inne pożary na terytorjum kolejowem, jeżeli pociągnęły za sobą ofiary ludzkie lub straty ponad 2000 złotych.	IV[15]	Usterki konstrukcyjne urządzeń w miejscach pracy przy wykonywaniu robót torowych, budowlanych lub innych	Va[6]	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	20,0
			Żywiołowe	VIIIi	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	20,0
			Różne, nieprzewidziane	IXj	—	2	—	—	—	—	—	1	—	3	60,0
			Ogółem (V + VIII + IX)	—	1	2	1	—	—	—	—	1	—	5	100

Tabela Nr. VI.

Statystyka zabitych osób na P. K. P. za 1933 r.
(prócz samobójstw)

Zabitych	Stosunek zabitych osób do P. K. P. i przyczyny ich zabicia	Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1933	Ogółem za r. 1932	Za r. 1933 w porównaniu z r. 1932: —	+
Podróżnych	Wskutek zderzeń i wykolejeń się pociągów.	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4	—	—	4
Podróżnych	Wskutek innych wypadków związanych z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność, z winy pracown. kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.)	13	7	4	1	1	2	—	3	1	32	28	—	4
Podróżnych	Razem podróżnych.	13	7	4	5	1	2	—	3	1	36	28	—	8
Pracowników kolejowych	Wskutek zderzeń i wykolejeń się pociągów	—	—	—	2	1	—	—	—	—	3	—	—	3
Pracowników kolejowych	Wskutek innych wypadków związanych z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność, z winy podróżnych, innych pracowników kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczność i t. p.)	15	9	4	2	10	5	3	2	1	51	58	7	—
Pracowników kolejowych	Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (przy dokonywaniu robót w warsztatach i innych wytwórniach, na torach i t. p.).	—	1	1	—	1	—	—	—	—	3	—	—	3
Pracowników kolejowych	Razem pracowników kolejowych	15	10	5	4	12	5	3	2	1	57	58	1	—
Osób postronnych	Wskutek wypadków związanych z ruchem (niezależnie od przyczyny)	104	34	13	13	33	9	9	6	4	225	236	11	—
Osób postronnych	Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (niezależnie od przyczyny)	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10	9	—
Osób postronnych	Razem osób postronnych	105	34	13	13	33	9	9	6	4	226	246	20	—
	Ogółem zabitych osób	133	51	22	22	46	16	12	11	6	319	332	13	—
	Ilość zabitych podróżnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów	0,008	0,02	0,01	0,009	0,001	0,004	—	0,006	0,006	0,006	0,006	—	—
	Ilość zabitych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów	0,7	1,0	0,6	0,3	0,6	0,7	0,3	0,2	0,3	0,5	0,6	0,1	—

Tabela Nr. VI.

	Stosunek zabitych osób do P. K. P. i przyczyny ich zabicia	Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1933	Ogółem za r. 1932	Za r. 1933 w porównaniu z r. 1932: —	+
	Ilość zabitych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów.	5,0	3,6	1,9	1,0	1,8	1,3	0,9	0,7	1,0	2,3	2,4	0,1	—
w 1932 r.	Ogółem zabitych osób	146	58	31	17	25	14	17	16	8	—	332	—	—
	Ilość zabitych podróżnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów	0,008	0,03	0,003	0,002	—	0,003	0,002	—	—	—	0,006	—	—
	Ilość zabitych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów	0,8	0,9	0,4	0,3	0,6	1,3	0,1	0,3	0,3	—	0,6	—	—
	Ilość zabitych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów	5,3	3,8	3,5	0,8	0,9	0,6	1,5	1,1	1,8	—	2,4	—	—

Tabela Nr. VII.

Statystyka zranionych osób na P. K. P. za 1933 r.

		Stosunek zranionych osób do P. K. P. i przyczyny ich zranienia	Dyrekcje okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1933	Ogółem za r. 1932	Za r. 1933 w porównaniu z r. 1932: —	+
Zranionych	Podróżnych	Wskutek zderzeń i wykolejeń pociągów.	1	1	—	23	4	4	—	7	—	40	122	82	—
		Wskutek innych wypadków związanych, z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność, z winy pracowników kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.)	104	29	20	6	9	13	9	12	9	211	238	27	—
		Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (przy dokonywaniu robót w warszt., innych wytwórniach, na torach i t. p.	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—
		Razem podróżnych.	106	30	20	29	13	17	9	19	9	252	361	109	—

Tabela Nr. VII.

Stosunek zranionych osób do P. K. P. i przyczyny ich zranienia		Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławow.	Ogółem za r. 1933	Ogółem za r. 1932	Za r. 1933 w porównaniu z r. 1932 —	+
Zranionych — Pracowników kolejowych	Wskutek zderzeń i wykolejeń się pociągów	8	—	—	18	3	1	—	4	—	34	66	32	—
	Wskutek innych wypadków związanych z ruchem (przez własną winę lub nieostrożność, z winy podróżnych, innych pracowników kolejowych lub osób postronnych, wskutek nieszczęśliwego zbiegu okoliczności i t. p.)	59	30	22	4	20	12	7	11	2	167	218	51	—
	Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (przy dokonywaniu robót w warsztatach, innych wytwórniach, na torach i t. p.)	49	21	5	—	15	1	14	3	4	112	148	36	—
	Razem pracowników kolejowych	116	51	27	22	38	14	21	18	6	313	432	119	—
Zranionych — Osób postronnych	Wskutek wypadków związanych z ruchem (niezależnie od przyczyny)	98	54	28	19	27	13	17	13	8	277	229	—	48
	Wskutek wypadków niezwiązanych z ruchem (niezależnie od przyczyny)	7	1	1	—	1	—	1	—	—	11	18	7	—
	Razem osób postronnych	105	55	29	19	28	13	18	13	8	288	247	—	41
Ogółem zranionych osób		327	136	76	70	79	44	48	50	23	853	1040	187	—
Ilość zranionych podróżnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów		0,07	0,07	0,05	0,05	0,02	0,03	0,009	0,04	0,05	0,04	0,08	0,04	—
Ilość zranionych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów		3,1	3,2	3,1	1,5	1,2	1,9	0,7	1,8	0,5	2,0	2,9	0,9	—
Ilość zranionych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów		4,5	5,7	4,0	1,4	1,4	1,9	1,6	1,5	2,1	2,8	2,3	—	0,5
w 1932 roku	Ogółem zranionych osób	391	130	72	34	174	51	128	24	36	—	1040	—	—
	Ilość zranionych podróżnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pasażero-kilometrów	0,08	0,1	0,05	0,01	0,2	0,05	0,09	0,005	0,1	—	0,08	—	—
	Ilość zranionych pracowników kolejowych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów	4,2	3,1	3,1	1,5	3,2	3,3	3,0	1,3	0,5	—	2,9	—	—
	Ilość zranionych osób postronnych wskutek wypadków związanych z ruchem, przypadająca na 1 miljon pociągo-kilometrów	4,2	4,8	3,1	0,5	1,0	1,3	1,4	1,3	3,0	—	2,3	—	—

Tabela Nr. VIII.

Statystyka ważniejszych wydarzeń na P. K. P. za 1933 r.

Rodzaj ważniejszych wydarzeń	Dyrekcje Okręgowe									Ogółem za rok 1933	Ogółem za rok 1932	za rok 1933 w porównaniu z rokiem 1932	
	Warszwska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska			mniej	więcej
Wjazd pociągu na szlak zamknięty lub zajęty przez inny pociąg albo tabor — bez następstw.	3	—	—	1	—	—	—	1	1	6	8	2	—
Wjazd pociągu na tor zajęty na stacji — bez następstw.	1	—	2	3	5	3	1	—	1	16	25	9	—
Zbiegnięcie taboru na szlak — bez następstw	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	4	3	—
Przejechanie przez pociąg sygnału stałego ustawionego na „stój" — bez następstw	2	4	1	14	7	7	4	2	3	44	59	15	—
Przejechanie stacji (przystanku) przez pociąg bez zatrzymania się na niej, jeżeli to zatrzymanie było wyznaczone— bez następstw	6	3	1	1	2	—	2	—	—	15	15	—	—
Zderzenie się taboru (jeżeli nie pociągnęło za sobą ofiar ludzkich lub strat mienia kolejowego w wysokości 2000 złotych)	19	1	6	4	25	61	6	15	7	144	168	24	—
Wykolejenie się taboru (jeżeli nie pociągnęło za sobą ofiar ludzkich lub strat mienia kolejowego w wysokości 2000 złotych)	120	5	21	16	20	272	17	50	20	541	452	—	89
Razem zderzeń i wykolejeń się taboru	139	6	27	20	45	333	23	65	27	685	620	—	65
Ilość zderzeń i wykolejeń się taboru, przypadająca na 1 miljon przetoko-kilometrów	42,1	5,6	33,7	16,7	20,5	208,1	12,8	59,1	90,0	50,4	43,1	—	7,3
w 1932 roku: Zderzeń i wykolejeń się taboru.	127	1	25	23	50	234	26	103	31	—	620	—	—
w 1932 roku: Ilość zderzeń i wykolejeń się taboru, przypadająca na 1 miljon przetokokilometrów.	35,7	0,9	31,3	18,4	22,8	130,0	13,7	79,1	81,6	—	43,1	—	—

Tabela Nr. VIII.

Rodzaj ważniejszych wydarzeń	Dyrekcje Okręgowe: Warszawska	Radomska	Wileńska	Poznańska	Toruńska	Katowicka	Krakowska	Lwowska	Stanisławowska	Ogółem za rok 1933	Ogółem za rok 1932	za rok 1933 w porównaniu z rokiem 1932: mniej	więcej
Rozerwanie się pociągu na szlaku, jeżeli nie spowodowało zderzenia lub wykolejenia się, lecz pociągnęło za sobą przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu ruchu osobowego ponad 1/2 godziny, a towarowego ponad 2 godziny	5	2	1	—	8	2	3	2	—	23	15	—	8
Zepsucie się parowozu pociągowego na szlaku, jeżeli wywołało przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu ruchu osobowego ponad ½ godziny, a towarowego ponad 2 godziny	30	8	—	1	13	—	43	1	—	96	119	23	—
Zabójstwa na terytorjum kolejowem. Zamachy zbrodnicze na pociągi, mosty, budowle i urządzenia kolejowe, jeżeli nie wywołały wypadku	26	3	16	1	11	2	12	21	10	102	398*)	296	--
Samobójstwa na terytorjum kolejowem (na torach, w pociągach, na stacjach i t. p.). Nagła śmierć w pociągu lub w pomieszczeniach służbowych.	97	42	37	13	21	21	42	36	18	327	331	4	—

*) W 1932 do tej kategorji były zaliczone również i napady rabunkowe, które to ważniejsze wydarzenia obecnie do statystyki tej nie wchodzą.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 71190. 24.VII. 34. 7000.